

Belgian Ships Archive



2

Driemaandelijks maritiem magazine
1^{ste} jaargang [april-juni]

Verantwoordelijke uitgever: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw,
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Ondernemingsnummer 0820.847.256

Voorwoord

Beste lezer

De opvolger van ons eerste **gratis, digitaal (pdf)**, B.S.A. magazine **voor onze leden** is klaar. Door de algemene goedkeuring van ons piloot nummer gaan wij verder op ons elan.

Wij zijn trots als beginnende vereniging zoveel goede artikels en lijsten te kunnen publiceren en dit is vooral te danken, enerzijds aan onze medewerkers met hun enorme kennis van ons maritiem verleden en anderzijds aan onze gulle sponsors. Waarvoor wij hen enorm dankbaar zijn

Ook zijn wij fier dit te kunnen doen met de nodige illustraties van foto's en tekeningen uit ons ruim archief.

Wij vragen nog altijd mensen die zich geroepen voelen om mee te werken aan ons magazine door middel van het inzenden van lijsten, artikels en verhalen over ons maritiem verleden en heden.

Wij wensen jullie alvast veel plezier met ons tweede exemplaar van ons magazine dat weer boordevol maritiem nieuws staat.

Alle communicatie omtrent ons magazine kan steeds via ons email adres:

BSA-magazine@hotmail.com

De redactie

B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw

Niet leden kunnen een jaarlijks abonnement onderschrijven. De prijs hiervoor bedraagt €25 voor 4 nummers per jaar in een digitaal kopie (pdf) en €50 voor 4 nummers per jaar op een papieren versie (gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €60). De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Leden kunnen ook per jaar inschrijven op een abonnement op een papieren versie. De prijs hiervoor bedraagt €25 voor 4 nummers per jaar (Gratis verzonden binnen België, voor het buitenland bedraagt het abonnement €32,10) De bijdrage kan gestort worden via onze Dexia rekening nr. 068-2521005-02 met vermelding van uw naam en adres en het gekozen item.

Voor extra informatie op een van deze abonnementen:

BSA-magazine@hotmail.com

Clubnieuws

Ons lokaal: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen
Telefoon: 03 233 40 47

Openingsuren:

Op Afspraak:	Maandag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Woensdag	9-12 u - 13-15 u	(Houtters Jean)
	Vrijdag	9-12 u	(kapitein Busschaert Pierre)
	Dinsdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)
	Donderdag	9-12 u - 13-15 u	(Verhoeven Frans)

Zater, Zon & feestdagen gesloten.

Alle gepubliceerde gegevens in dit magazine zijn copyright. Geen enkel deel mag worden gereproduceerd in welke vorm tenzij goedgekeurd, schriftelijk, door de uitgever of de auteur.

Artikels, scheepslijsten en foto's zijn geschreven, samengesteld of opgesteld onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van hun auteurs, die blijven de eigenaars van hun bijdrage.

Alle correspondentie in verband met dit magazine dient te worden gericht tot de uitgever of de auteur van de artikels, scheepslijsten of foto's.

De Belgian Ships Archive (B.S.A.) is een tijdschrift, uitgegeven door en voor rekening van schepen enthousiastelingen. Haar voornaamste doel is om maritieme informatie, te registreren bij voorkeur maar niet uitsluitend, van de Belgische nautische scène, deze te promoten en maritiem historisch onderzoek te bevorderen.

Verantwoordelijke: B.S.A. (Belgian Ships Archive) vzw
Olijftakstraat 7/13, 2060 Antwerpen

IMO-nummer

Het **IMO-nummer** is een scheepsidentificatienummer dat bestaat uit de drie letters "IMO" gevolgd door een zevencijferig getal, dat wordt verstrekt door Lloyd's Register - Fairplay bij de bouw van een zeeschip. Dit unieke zevencijferig nummer wordt toegekend aan schepen met mechanische voortstuwing, zeegaande handelsvaartuigen van 100 ton en groter, bij het leggen van de kiel, met uitzondering van:

- vissersvaartuigen
- schepen zonder mechanische voortstuwing
- plezierjachten
- schepen voor speciale doeleinden (bijvoorbeeld lichtschepen, search & rescue vaartuigen)
- hopper zuigers
- draagvleugelschepen, luchtkussenvaartuigen
- drijvende droogdokken en vergelijkbare constructies
- oorlogsschepen en troepentransportvaartuigen
- houten schepen.

Het nummer wordt toegekend aan het totaal van de romp, inclusief de machinekamer, en is het bepalende element als daar secties worden aangebouwd. IMO staat voor International Maritime Organization.

Geschiedenis

Het systeem van scheepsidentificatienummers werd geïntroduceerd in 1987 via het aannemen van resolutie A.600(15):

- ter vergroting van de maritieme veiligheid
- ter voorkoming van vervuiling op zee
- ter voorkoming van maritieme fraude.

Met de resolutie werd geregeld dat er een vast nummer aan elk schip werd gekoppeld ter identificatie. Dat nummer dient ongewijzigd te blijven bij de overdracht van een schip, ook naar een ander land, en moet zijn opgenomen in de scheepspapieren, de certificaten die bij elk schip horen.

Het voeren van het nummer werd verplicht door SOLAS regulation XI/3 (aangenomen in 1994), daarbij werd overeengekomen dat het zou gelden voor alle passagiersschepen van 100 ton en groter en alle vrachtschepen van 300 ton en groter. De invoeringsdatum werd gesteld op 1 januari 1996.

In december 2002, op de Diplomatic Conference on Maritime Security, werd besloten het gebruik van het nummer uit te breiden, het ook te gebruiken voor "security" en in de havens. Daarvoor werd SOLAS Regulation XI-1/3 aangepast om het mogelijk te maken dat de scheepsidentificatienummers op een goed zichtbare plaats op het schip dienden te worden aangebracht, op de romp of de opbouw. Bij passagiersschepen moet het nummer ook op een horizontaal vlak worden aangebracht, vanuit de lucht afleesbaar.

Gebruik

Het grote voordeel van een uniek nummer is dat het schip altijd kan worden gevonden, ook al is het aan een ander land verkocht en/of onder een andere naam is gaan varen. Er zijn veel schepen in de handelsvloot die met het klimmen der jaren niet meer voldoen aan de eisen die de vlaggestaat aan zijn schepen stelt. Zo'n schip wordt doorverkocht aan een uitbater die gevestigd is in een land waar het schip wel voor mag blijven varen. Vaak met minder en minder gekwalificeerd personeel, dat is goedkoper. Dat gaat net zolang door tot het nergens meer welkom is en moet worden gesloopt. Pas dan vervalt het IMO nummer.

Bron: Internet

Aanvullingen & verbeteringen vorige magazines

by Maurice Voss

BSA-magazine 1: Scheepslijst 2, p22

'O333 Johnny'

Lengte 38,75 (33,45 bp) m Br 6,65 m Dg 3,2 m

82-92 'SCH 333 Cornelis Roeleveld', C.A. Roeleveld & Zn, Scheveningen Du/

92-96 'Safety Patrol I', G. Boon Survey & Charter, Amsterdam /Du

317 Brt

96-99 'Safety Patrol I', Esmeralda Ltd., Kingstown /VCT (VCT flag, regd Kingstown)

99-xx 'Safety Patrol I', Seissupport Holland, Kingstown /VCT

Ingeschreven LR 2000-2006 zonder eigenaar of registratie data

Bronnen artikels vorig nummer januari - maart 2010

Nieuwbouw schepen 2009 (by Verhoeven Frans)

- Officiële lijst van de Belgische zeeschepen en van de vloot van de marine 31/12/2009

Compagnie Africaine de navigation S.A. (1.1920-1929) (by Wilfran)

- Lloyd's register verschillende jaargangen
- Oude kranten
- Annuaire Maritime du Lloyd Anversois
- Nautibel
- Belgian shiplover

Wijzigingen in onze visserijvloot gedurende 2009 (by wilfran)

- Officiële lijst van de Belgische visserijschepen 31/12/2009

Visserij in Belgisch Congo (by Wilfran)

- Officiële lijst van de Belgische visserijschepen, diverse jaargangen
- Oude kranten
- Pioniers naar tropische waters/Roland Duyck

Wijzigingen in onze sleepbootvloot gedurende 2009 (by Wilfran)

- Officiële lijst van de Belgische zeeschepen en van de vloot van de marine 31/12/2009

Nieuwbouw schepen 2009 (by Wilfran) (sleepboten)

- Officiële lijst van de Belgische zeeschepen en van de vloot van de marine 31/12/2009

2010

Beursmakelaar Bernard Busschaert Dubbele Award laureaat



De passie voor vermogensbeheer

Dumortierlaan 141 • B 8300 Knokke

Tel: +32 50 47 40 00 • Fax: +32 50 47 40 07 • e-mail: bbu@leleux.be

Belgische koopvaardij

Wijzigingen in onze koopvaardijvloot gedurende 2009 (by wilfran)

Voor nieuwbouw schepen in 2009 zie vorig nummer onder artikel Nieuwbouw schepen 2009 (by Verhoeven Frans)

Verbeteringen BSA-magazine 1 p5

Express

Eigenaar N.V. Express, dochter van de Exmar-Group, Antwerpen

Exquisite

Eigenaar N.V. Exquisite, dochter van de Exmar-Group, Antwerpen

Brasschaat

Eigenaar SBM-1 Inc., Ajeltake Island Majuro, Marshall Islands, dochter van de N.V. Sobelmar Shipping (Belgische vlag)

Zarechensk (zie ook schrijfwijze Zarenchensk = foutief)

Eigenaar SBM-4 Inc., Ajeltake Island Majuro, Marshall Islands, dochter van de N.V. Sobelmar Shipping (Belgische vlag)

Lijst

ANTARTICA tanker, eigendom van de N.V. Euronav uit Antwerpen sinds 22 januari – doorhaling registratie op 23 januari, Antarctica onder Franse vlag geplaatst wel nog eigendom van N.V. Euronav uit Antwerpen



ATLANTIC EXPRESS containerschip, eigendom van de N.V. Conti-lines uit Berchem – doorhaling registratie op 31 augustus, verkocht aan Saudi Arabia Shipping, Jeddah, Saudi-Arabië als Abdulaziz Arab

EEKLO gastanker, eigendom van de N.V. Exmar shipping uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV218 (vorige zeebrief vervallen)

EL ZORRO containerschip (voorheen New Zealand Star), eigendom van de N.V. Delphis uit Antwerpen – doorhaling registratie op 6 mei, verkocht aan China King Shipping Ltd., Antwerpen (vlag Hong-Kong) als EL Zorro

EUPEN gastanker, eigendom van de N.V. Exmar shipping uit Antwerpen – nieuwe aanwinst, registratie op 8 januari (zeebrief nr. 221)

FLANDERS HARMONY gastanker, eigendom van de N.V. Exmar shipping uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV219 (vorige zeebrief vervallen)

IMANDRA bulkcarrier, eigendom van de N.V. Sobelmar Shipping uit Brasschaat – doorhaling registratie 10 december, verkocht aan Un Trader Ltd., Wembley, UK als Union Trader (Panamese vlag)

KOVDOR bulkcarrier, eigendom van de N.V. Sobelmar Shipping uit Brasschaat – doorhaling registratie 28 augustus, verkocht aan Sat Shipping Investment SA, Istanbul, Turkije als Barbaros G (Panamese vlag)

LOWLANDS BRILLIANCE bulkcarrier, eigendom van de N.V. Cobelfret Bulk Carriers, Contrade S.A. & NYK Bulkship (Atlantic) N.V. uit Antwerpen – wijziging eigenaar in 2008 (vorige eigenaar N.V. Cobelfret Bulk Carriers, Somarlux S.A. & NYK Bulkship (Atlantic) N.V.), zeebrief nr. KV 224, uitgereikt op 16/02/09

LOWLANDS ORCHID bulkcarrier, eigendom van de S.A. Contrade uit Luxemburg – wijziging eigenaar, Zeebrief nr. KV235 uitgereikt op 24 september (vorige eigenaar N.V. Cobelfret Bulk Carriers)

MINERAL BEJING bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar Belgium uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV231 (vorige zeebrief vervallen)

MINERAL HONG KONG bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International uit Antwerpen – doorhaling registratie 9 december, verkocht aan Oceanfire Owners Inc., Athene, Griekenland als Cohiba (Maltese vlag)

MINERAL LONDON bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International uit Antwerpen – doorhaling registratie 19 oktober, verkocht aan Oceanrunner Owners Ltd., Athene, Griekenland als Robusto (Maltese vlag)



MINERAL NOBLE bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV230 (vorige zeebrief vervallen)

MINERAL TIANJIN bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar Belgium uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV234 (vorige zeebrief vervallen)

MINERAL VIKING bulkcarrier, eigendom van de N.V. Bocimar International uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV220 (vorige zeebrief vervallen), doorhaling registratie 6 mei, verkocht aan East Bright Shipping Ltd., Shanghai, China als Bulk Prosperity (vlag Hong Kong)

NELE passagiersschip, eigendom van Haven Oostende A.G. uit Oostende - Wijziging eigenaar op 9 juli (vorige eigenaar Maritieme Site Oostende v.z.w.)

NEW ZEALAND STAR containerschip, eigendom van de N.V. Delphis uit Antwerpen – naamsverandering op 16 februari, El Zorro voor zelfde eigenaar (zeebrief nr. KV225)

RAFOLY vrachtschip, eigendom van de B.V.B.A. Rafoly uit Deurne – Nieuwe registratie in 2008 (Zeebrief nr. BZ333, uitgereikt op 15/01/09)

SAFMARINE CAMEROUN containerschip, eigendom van de N.V. Safmarine container Lines uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV228 (vorige zeebrief vervallen)

SAFMARINE KURAMO containerschip, eigendom van de N.V. Safmarine container Lines uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV237 (vorige zeebrief vervallen)

SAFMARINE NIMBA containerschip, eigendom van de N.V. Safmarine container Lines uit Antwerpen – nieuwe zeebrief nr. KV233 (vorige zeebrief vervallen)



SESAM vrachtschip, eigendom van de N.V. Albemar Shipping International uit Antwerpen – op 1 februari stopzetting rompbevrachting in Panama - inschrijving rompbevrachting van de Cook Eilanden

STAR CLIPPER passagiersschip, eigendom van de N.V. Star Clipper uit Gent – op 13 januari verlenging inschrijving rompbevrachting van het Groot-Hertogdom Luxemburg

SUEZ EXPRESS containerschip, eigendom van de N.V. Conti-lines uit Berchem – doorhaling registratie op 31 november, verkocht voor sloop

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Onze oude glorie

Geschiedenis van een Belgische kustvaarder

SS Bizon (by wilfran)

Staal, 2 masten

Gebouwd in 1907 bij Kjobenhavns Flydedok & Skibsverft, Kopenhagen /De (yd 68)

Tewaterlating 09/11/1907 Afgebouwd 05/12/1907

441 Nrt 667 under deck 783 Brt

(andere gekende tonnage in Belgische dienst 556.95 nrt 779.90 brt 1250 dwt)

L 211,2 (219,7) x B 30,7 x D 13,1 (16,2) ft

L 64,4 (67) x B 9,4 x D 4 (4,9) m

T3 cyl 79 nhp bij Kjobenhavns Flydedok & Skibsverft, Kopenhagen /De

1 schroef, 9,5 kn, coal

05/12/1907-1918 'Ellen' Dampskibsselskabet „Vesterhavet“, (L. D. Lauritzen),
Esbjerg /De

*06/09/1910 (kapt A. Hansen) aanvaring met Duitse ss 'Amrun' in het Neufahrwasser op
weg van Antwerpen naar Danzig (averij ten bedrage van 360 Deense kronen)

*25/11/1917 (kapt A. Hansen) bij verlaten van de haven van Peterhead (UK), tijdens
storm, op weg van Nakshov naar Methill zonder lading, in aanvaring met het Deense ss
'J.C. Jacobsen', geen noemenswaardige schade opgelopen

*16/05/1918 (kapt A. Pedersen) door hevige winden in de Aspyfjord, in afwachting van
aansluiting in konvooi van Mariager naar Engeland, in aanvaring gekomen met Britse ss
Lackenby van Stockton, in ballast, geen noemenswaardige schade opgelopen

1918-1939 'Ellen' Dampskibs-Aktieselskabet "Progress" (M. H. Nielsen &
Son), Kopenhagen /De

*23/10/1918 (kapt E.A. Hansen) op weg van Tyne naar Nakshov met lading kolen, man
overboord gevallen in de Kamfjorden bij licht bewolkt weer, na halfuur zoeken geen spoor
meer van de matroos de man verdrong

*26/07/1926 op weg van Stettin naar Burntisland bij zware zee op 57°26' N. 5°20'
ongeval aan boord, de betrokken matroos overleed op 27/07/1926 aan zijn verwondingen.

*17/04/1927 op weg van Portimas naar Kirkcaldy met lading kurk, bij het binnenvaren van
de haven van Kirkcaldy door hevige windstoten op eiland Kaj gelopen, ondanks
aanwezigheid van plaatselijke loods, verscheidene bodemplaten beschadigd

*21/01/1930 in Fowey /UK in aanvaring met ss Arite, geen noemenswaardige schade

1939-03/1940 'Ellen' Dampskibs-Aktieselskabet "Progress"
(M. H. Nielsen & Marx Nielsen (Son?)), Kopenhagen /De

03/1940-25/11/1941 'Bizon' Société de Navigation et de Commerce S.A. (SONACO)
Antwerpen /Be
(mgrs Société d'Expedition et de Navigation S.A. (NAVEX))
Antwerpen /Be

*Eerste reis onder Belgische vlag van 23 maart tot 1 april 1940 van Antwerpen naar
Newcastle met lading kolen.

*08/09/1941 vastgelopen in het zicht van Djursten vuurtoren (zweden), kiel beschadigd,
van 23 tot 27 september in droogdok in Stockholm voor herstellingen

25/11/1941-08/05/1944 'Bizon' Deutsches Reich (Leth & C°mgrs), Hamburg /Ge
08/05/1944 op weg van Jersey naar Alderney, ter hoogte van de vuurtoren La Corbière
op 49°21'00 N & 02°27'00 W, in konvooi, getorpedeerd bij aanval van MTB's 91, 92, 227
en 239 (23ème Flottille) van de F.F.L. (Free French). Waarschijnlijk tot zinken gebracht
door MTB 227 (ES Bigault van Cazanove) om 02 u 26.

Op 15/06/1940 onderweg van Weymouth naar Nantes (Kapt E. Van de Meersche) met
een lading cokes, door de Franse autoriteiten afgeleid naar Quiberon, vervolgens naar Le
Verdon en tenslotte naar Bayonne waar het schip op 25 juni arriveert.

Te Bayonne in handen gevallen van de Duitsers en tot krijgsbuit verklaard. De bemanning
wordt groepsgevijs, op 6 en 14 juli afgemonsterd en naar België gerepatrieerd.

De 'Bizon' blijft te Bayonne geblokkeerd tot juni 1941, waarna het beslag wordt
opgeheven en het schip ter beschikking wordt gesteld van de Belgische "Service des
Transports Maritimes". Ingezet op de vaart tussen Antwerpen en de Finse havens, heeft
het tussen juli en oktober 1941 slecht één reis gemaakt.

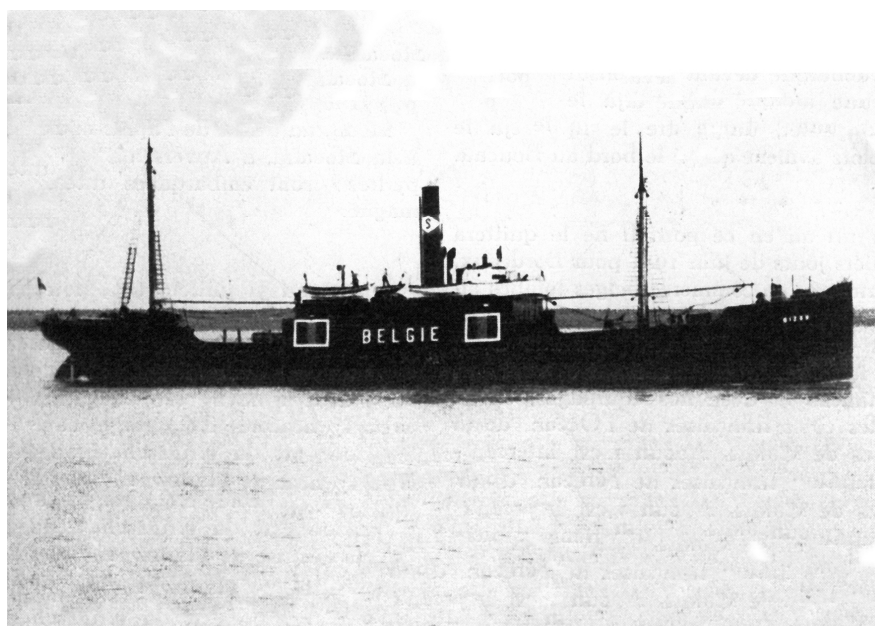
Gedurende de reis naar Finland, bij herstellingswerken te Stockholm, slaagde 1^{ste} officier
J. Nihotte erin te ontsnappen op 1 oktober 1941.

Op 25 november 1941 opnieuw opgeëist door de Kriegsmarine en ingezet voor de
bevoorrading van de Kanaal eilanden.

Impressies reisverslagen tijdens 2^{de} Wereldoorlog

- Reisverslag Newcastle-Rouen 19 mei-29 juni 1940 – kapt. E. Van De Meerssche
- Reisverslag Bordeaux-Antwerpen 10 juni-24 juni 1941 – kapt. E. Van De Meerssche
- Reisverslag Antwerpen-Raumo(Finland)-Antwerpen 29 juli-10 oktober 1941 – kapt. E. Van De Meerssche
- Ontsnapping 1^{ste} officier J. Nihotte en meer

De "La revue maritime Belge Wandelaer et sur l'eau, april 1955" van bladzijde 161 tot en
met bladzijde 164 geeft een prachtig relaas over dit schip tijdens zijn dienst in Belgisch
bezit. Dit verhaal werd geschreven door Paul Scarceriaux in de Franse taal.



SS Bizon 1940

Sources:

Danmarks Skibsliste diverse jaargangen

Dansk Søulykke-statistik diverse jaargangen

Lloyd's register diverse jaargangen

De Belgische koopvaardij in de tweede wereldoorlog/R. Machielsens

Archief Belgian Ships Archive

Bagger- en vlottend aannemersmaterieel

Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel gedurende 2009 (by wilfran)

ALBATROS kraanponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwbouw, registratie 28 april (voorheen in aanbouw), zeebrief nr. ZA925 van 19 november

ARTEVELDE sleepopperzuiger, eigendom van de S.A. Dredging International (Luxemburg) uit Windhof, Luxemburg (Belgische vlag, thuishaven Antwerpen) – nieuwbouw, registratie op 21 oktober (Zeebrief nr. ZA922 van 30 oktober)

BIG BOSS lepelbaggeraar, eigendom van de N.V. Baggerwerken Decloedt & zoon uit Oostende – doorhaling registratie op 4 februari

DHAMRA waterinjectie baggerschip, eigendom van de N.V. Baggerwerken Decloedt & zoon uit Oostende – nieuwbouw, registratie op 14 september (zeebrief nr. ZA917 van 7 november)

GANGA cutterzuiger, eigendom van de N.V. Baggerwerken Decloedt & zoon uit Oostende – nieuwbouw, registratie op 29 oktober (zeebrief nr. ZA924 van 11 december)

MANZANILLO II sleepopperzuiger, eigendom van de N.V. Vlaamse Bagger Maatschappij uit Hofstade-Aalst - Wijziging eigendom (voorheen Mexicana de Dragados SA C.V.) op 23 februari (zeebrief nr. ZA921)

TUUR klepbarge, eigendom van de N.V. Depret uit Zeebrugge - nieuwe zeebrief nr. ZA897 (vorige zeebrief vervallen)

AMPHI-RANGER amfibievaartuig, eigendom van de N.V. Gems International uit Brugge – doorhaling registratie op 7 juli

ATLANTIS ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe zeebrief nr. ZA899 (vorige zeebrief vervallen)

BRYGGIA peilvaartuig, van de N.V. Gems International uit Brugge – Adreswijziging op 30 juli (zeebrief nr. ZA918 van 11 augustus)

DE ZEEBOUWER werkeiland, eigendom van de N.V. GeoSea uit Zwijndrecht – doorhaling registratie 11 maart

DN18 ponton, eigendom van de N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hofstade-Aalst – nieuwe registratie op 12 oktober, zeebrief nr. ZA923 van 26 oktober

DN27 ponton, eigendom van de N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hofstade-Aalst – doorhaling registratie op 11 augustus

DN38 ponton, eigendom van de N.V. Ondernemingen Jan De Nul uit Hofstade-Aalst – nieuwe zeebrief nr. ZA920 (vorige zeebrief vervallen)

GAVERLAND ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwbouw, registratie op 9 juli

GEOSURVEYOR II peilvaartuig, eigendom van de N.V. GeoAqua uit Zwevegem – Zeebrief nr. ZA900 van 10 februari (registratie in 2008)

HESTIA ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe zeebrief nr. ZA895 (vorige zeebrief vervallen)

JOZEFIEN ponton, eigendom van de N.V. Depret uit Zeebrugge - nieuwe zeebrief nr. ZA898 (vorige zeebrief vervallen)

LYNN ponton, eigendom van de N.V. Depret uit Zeebrugge - nieuwe zeebrief nr. ZA893 (vorige zeebrief vervallen)



MUSSELBOOT 1 ponton, eigendom van de B.V. D.U.C. Diving uit Oostende - verlenging inschrijving Belgische rompbevrachting op 19 mei (zeebrief nr. ZA912)

OOSTENDE XI peilvaartuig, eigendom van de N.V. Gems International uit Brugge – Adreswijziging op 30 juli (zeebrief nr. ZA919 van 11 augustus)

SCHELDELAND ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe registratie op 27 maart

TIJL II werkeiland, eigendom van de N.V. ING Equipment Lease Belgium uit Brussel - Wijziging eigendom (voorheen N.V. Hydro Soil Services) op 12 maart (zeebrief nr. ZA921 van 7 mei)

TOM ponton, eigendom van de N.V. Saron uit Wolvertem – Beëindiging rompbevrachting in Rusland op 6 juli, registratie 15 juli

UNION MANTA offshore sleepboot, eigendom van de N.V. URS Ocean Towage uit Antwerpen - Wijziging eigendom (voorheen N.V. URS) op 11 februari (zeebrief nr. ZA908 van 4 mei)

VALK ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe zeebrief nr. ZA896 (vorige zeebrief vervallen)

WAASLAND ponton, eigendom van de N.V. Herbosch-Kiere uit Kallo – nieuwe registratie op 27 maart, zeebrief nr. ZA903 van 8 april

WIM ponton, eigendom van de N.V. Saron uit Wolvertem – Beëindiging rompbevrachting in Rusland op 6 juli, registratie 15 juli

Source: Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en van de vloot van de Marine

Op onze binnenwateren

Antwerpen

Twee schepen geladen met olie in brand op de Schelde in Antwerpen. (by wilfran)

Het was 3 uur, toen de brand uitbrak aan boord van het schip Jonge Cornelis, behorende tot de weduwe Annemans uit Antwerpen. Het schip lag afgemeerd op de Schelde voor de brug aan de ingang van de Brouwersvliet. De lading bestond uit 150 vaten en 200 kannen (dames-jeannes) stookolie (nafta) en 320 vaten aardolie. Na een enorme ontploffing veroorzaakte het vuur en de huizenhoge vlammen in enkele momenten een gigantische vooruitgang. Alle pogingen om de brand te bestrijden door de toegestroomde mensenmassa, die zich als eerste op de scène bevonden, was een onbegonnen werk. Door deze verschrikkelijke omstandigheden vreesde men met reden voor een enorme ramp. Het tij was laag, doordat het water in het kanaal tot aan de brug slechts drie meter hoog stond, liepen de schepen in het kanaal aan de andere kant van de brug het grootste gevaar. Groter was echter het dreigende gevaar aan de kant van de Schelde kaaïen. Aan de noordkant van het kanaal lag een binnenschip aangemeerd behorende tot weduwe Vandevelde dat ook geladen was met aardolie en aardolieproducten (nafta). Op een korte afstand lagen een brik en een schoener voor anker en de Amerikaanse bark Eureka (Capt. Holloway). Het vuur nam nog met meer geweld toe en onze dappere brandweerlieden leverde goed werk, vechtend tegen het krachtige en destructieve element. Ze hadden op dat moment slechts vier kleine pompen en werden de brand niet de baas. De politie, de civiele autoriteiten en militaire troepen van het garnizoen kwamen weldra aan op de scène.

Om ongeveer 3 u 20, kon de brandweer met twee grote stoompompen werken. Ze hoopten om het vuur te concentreren in het schip, toen plotseling een luide schreeuw weerklonk door de menigte, een tweede lichter had vuur gevat.

De nafta die in brand stond, gehuld in enorme vlammen bedreigde het hele schip en het verlies van vier andere schepen in de nabijheid. Gelukkig was het tij al aanzienlijk gestegen, een stoomboot kon naderen, harpoeneerde het brandende schip en trok het in de haven waar het tegen de Vlaanderen kaai zonk.

Het opkomend tij had de schepen gered die afgemeerd lagen aan de dokken in de Schelde, alsook voor degenen die in het kanaal waren aangemeerd. Brede stroken van brandende olie, geduwd door de stroming, zouden de schepen bedreigd hebben, maar dankzij de aanwezigheid van onze dappere bruggenbouwers, was ook dit nieuwe gevaar geweken.

Deze elite soldaten stonden tot hun oksels in het water dwars balken te plaatsen om het vuur af te snijden van de schepen. De Eureka werd in dit verband ook ernstig bedreigd, en dit manoeuvre stond toe om een barquette waarop een pomp was gemonteerd verder de brand te laten bestrijden.

Rond 5 u 00 was de brand grotendeels geconcentreerd rond de twee schepen. De brand op de boot bij de ingang van de vliet werd bestreden met 10 waterstralen, het was niettemin nog steeds één grote vlam, ook een dikke rook verduisterde de horizon van een deel van de stad.

Om 7 u 00, zonk de boot van weduwe Annemans die door de brand van de aardolie volledig was vernield.

Op dat moment vormde de tweede boot, zowel een mooi als een verschrikkelijk schouwspel op de Vlaamse Kaai. Hij zag eruit als een vurige vulkaan, verhelderend als de dag. Het vuur overtrok de gehele lengte van beide oevers en de rivier. Door de explosie rond 01 u 00 in de nacht van de laatste vaten nafta verdwenen de laatste overblijfselen van het schip onder het wateroppervlak.

Tot op dit moment is de totale schade of de oorzaak van de brand niet bekend. Wij geloven dat alles wel verzekerd is, deels door bedrijven in België en Nederland. De vernielde goederen waren bestemd als lading voor het stoomschip Marie de Brabant. We kunnen nog enkel eerbetoon geven aan de moed en toewijding van de officieren van de haven, brandweer en bruggenbouwers, verder eren wij een Engelse kapitein, die anoniem wil blijven, voor het wegslepen van de tweede in brand gevlogen lichter naar de overkant van het water.

Om 11 u 30 brandde de Sophie Pierre (tweede lichter) nog steeds hevig. Toen opeens een enorme knal en vuurbol verscheen die het schip deed zinken aan de overkant van de rivier. Het schip was verdwenen in een mum van tijd.

Het lijkt echt dat sommige families in het bijzonder zijn blootgesteld aan tal van tragedies. Vier jaar geleden, als we ons goed herinneren, was de boot van Annemans, door een lek, gezonken in Brugge. Hun vier kinderen die aan boord waren verdronken. Vorig jaar, tijdens een storm viel echtgenoot Vandeveldt in de Schelde en verdronk.

(Précurseur}
Echo 20/02/1868

Binnenvaart baggermaatschappij

Pierre Octave Koelmans - Gent (Aannemer Openbare Werken-Baggermaatschappij)

Firma tot stand gekomen door erfenis verdeling van op 18 juni 1926 uitgesproken door notaris Heysse te Gent.

(Note :De firma Koelmans(vader) voor 18.6.1926 is geen zekerheid.)

(by wilfran)

Scheepslijst N°3

Baggermaatschappij Pierre Octave Koelmans,Gent /Be

Edmond II

Elevatorbak-chaland (binnenvaartuig)

Gebouwd ????

No engine

Ijzer

36.03 ton

16.30 m l x 3.67 m br x 1.13 m dg

Ingeschreven te Gent 5.7.1901 (G.D.884 B) meetbrief n°319 van 2.7.1901

????-5.7.1901 ????

5.7.1901-18.6.1926 'Emile II' Koelmans, Gent /Be

18.6.1926- ???? 'Emile II' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst aan stuurboordzijde voorschip.

Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen. FFW

Edmond II

Elevatorbak-chaland (binnenvaartuig)

Gebouwd ????

No engine

Ijzer

33.48 ton

16.30 m l x 3.67 m br x 1.14 m dg

Ingeschreven te Gent 5.7.1901 (G.D.885 B) meetbrief n°319 van 2.7.1901

????-5.7.1901 ????

5.7.1901-18.6.1926 'Emile II' Koelmans, Gent /Be

18.6.1926- ???? 'Emile II' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst op het voorschip.

Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen. FFW

Emile IV

Bakkenzuiger (binnenvaartuig)

Gebouwd in 1901 Temse /Be

Compound engine 50 hp

Ijzer

32.71 ton

20.34 m l x 4.55 m br x 0.82 m dg

Ingeschreven te Gent 9.6.1902 (G.D.980 B) meetbrief n°382 van 11.6.1902

1901-9.6.1902 ?????

9.6.1902-18.6.1926 'Emile IV' Koelmans, Gent /Be

18.6.1926- ???? 'Emile IV' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst aan bakboordzijde op hoogte van ketel.

Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen.
FFW

Quo Vadis

Stoombaggermolen (binnenvaartuig)

Gebouwd 1902

18 hp

18.46 ton

18.27 m l x 4.81 m br

Ingeschreven te Gent 19.2.1903 (G.D.1040 B) meetbrief n°441

Nieuwe motor 1921 Sable 60 hp (Steenbrugge)

1902-19.2.1903 ?????

19.2.1903-18.6.1926 'Quo Vadis' Koelmans, Gent /Be

18.6.1926- ???? 'Quo Vadis' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

15.5-25.5.1940 tot zinken gebracht door geallieerde legers op de Leie in Harelbeke ter hoogte van de stuw

19.3.1941 geborgen door M&G Braet in opdracht van Bruggen & Wegen.

1941 hersteld op de scheepswerven van Langerbrugge, Langerbrugge /Be

10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst aan voorkant bakboordzijde.

Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen.
FFW

Emile II

Elevatorbak-chaland (binnenvaartuig)

Gebouwd in 1902 J. Boel & zonen, Temse /Be

No engine

Ijzer

125.01 ton

25.34 m l x 4.70 m br

Ingeschreven te Gent 9.6.1902 (G.D.978 B) meetbrief n°380

9.6.1902-18.6.1926 'Emile II' Koelmans, Gent /Be

18.6.1926- ???? 'Emile II' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

15.5-25.5.1940 tot zinken gebracht door geallieerde legers op de Leie in Harelbeke ter hoogte van de stuw

19.3.1941 geborgen door Firma Depret uit Gent in opdracht van Bruggen & Wegen.

FFW

Emile III

Elevatorbak-chaland (binnenvaartuig)

Gebouwd in 1902 J. Boel & zonen, Temse /Be

No engine

Ijzer

125.01 ton
25.34 m l x 4.70 m br
Ingeschreven te Gent 9.6.1902 (G.D.979 B) meetbrief n°381
9.6.1902-18.6.1926 'Emile III' Koelmans, Gent /Be
18.6.1926- ???? 'Emile III' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be
20.5.1940 beschadigd door gevechten en instorten van de brug te Knesselaere
1940 hersteld
FFW

Le Minor

Stoomsleepboot (binnenvaartuig)
Gebouwd 1915 Rotterdam /NI
8.72 ton
13.20 m l x 3.39 m br x 1.80 m dg
Compound diagonal engine 57 hp Maarkman & zonen 1915
Staal
Ingeschreven te Antwerpen Kempen 21.1.1920 (A.C.1441 B) meetbrief n°1690
1915-21.1.1920 ????
21.1.1920-18.6.1926 'Le Minor' Koelmans, Gent /Be
18.6.1926- ???? 'Le Minor' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be
10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst aan stuurboordzijde in vooronder.
Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen.
FFW

Le Major

Stoomsleepboot (binnenvaartuig)
Gebouwd Dordrecht /NI
10.11 ton
13.94 m l x 3.54 m br x 1.90 m dg
Compound pilon engine 60 hp Avontuur1915
Staal
Ingeschreven te Antwerpen Kempen 28.4.1920 (A.C.1539 B) meetbrief n°1801
????-28.4.1920 ????
28.4.1920-18.6.1926 'Le Major' Koelmans, Gent /Be
18.6.1926- ???? 'Le Major' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be
15.5-25.5.1940 tot zinken gebracht door geallieerde legers op de Leie in Harelbeke ter hoogte van km 45
30.9.1940 geborgen door Bruggen & Wegen
1940 hersteld op de scheepswerf Mainil, Ledeberg /Be
10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst aan stuurboordzijde in vooronder.
Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen.
FFW

Agamemnon

Stoombaggermolen (binnenvaartuig)
Gebouwd 1923 scheepswerf De Klop, Sliedrecht /NI
25.11 ton
23.22 m l x 5.05 m br

Compound pilon engine 33 hp De Klop , Sliedrecht /NI 1923

Ijzer

Ingeschreven te Gent 05.10.1923 (A.C.2573 B) meetbrief n°1988

05.10.1923-18.6.1926 'Agamemnon' Koelmans, Gent /Be

18.6.1926- ???? 'Agamemnon' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

20.5.1940 beschadigd door gevechten en instorten van de brug te Knesselaere
1940 hersteld

10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal
Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst aan
bakboordzijde in de midden op hoogte van beun.

Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen.
FFW

Emile V

Elevatorbak-chaland (binnenvaartuig)

Gebouwd in 1930 Scheepswerven Wwe César Van Damme & zonen, Baesrode /Be

No engine

Ijzer

103.64 ton

22.74 m l x 5.00 m br x 1.40 m dg

Ingeschreven te Gent 8.8.1930 (G.D.3187 B) meetbrief n°237

8.8.1930- ???? 'Emile V' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

11.5.1940 beschadigd in sleeptrein Hermalle-Namen, bij het opblazen van de brug over
de Samber te Andenne

(Note: betrokken schepen in de sleeptrein waren van de firma Koelmans; 'Emile V', 'Emile
VI' & 'Edmond III', van de firma Mallems & Cornelis; Woonark 'M.C.8', bak 'M.C.3' &
sleeptboot 'M.C.23' & de bak 'Jabon' eigenaar niet gekend)

17.6.1940 voorlopig hersteld en gebruikt als aanlegsteiger te Seilles tot 7.9.1940

1941 hersteld op de Chantier Naval & Chaudronnerie Meuse & Sambre te Beez /Be

10.9.1944 Door Duitsers tot zinken gebracht, in de arm van Roodenhuyze op het kanaal
Gent-Terneuzen ter hoogte van Terdonck, door middel van springstof geplaatst in
achteronder

Begin 1945 geborgen door firma De Meyer, Zelzate voor rekening van Bruggen & Wegen.
FFW

Emile VI

Tjalk met zuigmachine (binnenvaartuig)

Gebouwd ????? /NI

Compound engine 120 hp 1915

Zuigmachine van 25 hp

Ijzer

49.82 ton

24.20 m l x 4.95 m br

Ingeschreven te Gent 4.11.1932 (G.D.3503 B) meetbrief n°394

????-13.2.1932 ????? /NI

13.2.1932 verkocht aan Octave Koelmans, Gent /Be

13.2.1932- ???? 'Emile VI' Pierre Octave Koelmans, Gent /Be

11.5.1940 beschadigd in sleeptrein Hermalle-Namen, bij het opblazen van de brug over
de Samber te Andenne

(Note: betrokken schepen in de sleeptrein waren van de firma Koelmans; 'Emile V', 'Emile
VI' & 'Edmond III', van de firma Mallems & Cornelis; Woonark 'M.C.8', bak 'M.C.3' &
sleeptboot 'M.C.23' & de bak 'Jabon' eigenaar niet gekend)

Tot 1.1941 voor anker te Seilles
1.1941 naar Gent gesleept en hersteld
2.1941 naar Oostende gesleept en aldaar te werk gesteld
FFW

Emile VII

Geen verdere gegevens bekend

Einde lijst: lijst hoogstwaarschijnlijk niet compleet (aanvullingen welkom)

Bronnen

Dossiers: Koelmans vs Ministerie van Wederopbouw (eigen archief)

Onze visserij

Pêcheries E. Deckers & Co., 1920-1922 Antwerpen (by Wilfran)

De E. Deckers & Co. groep is wel bekend in de Belgische en in de Antwerpse koopvaardij middens met zijn talrijke geassocieerde firma's en dochterondernemingen. Wel zullen sommige zeer verbaasd zijn te lezen dat de E. Deckers & Co. groep ook een poging ondernomen heeft om een maatschappij voor kustvisserij te ontplooien aan de Belgische kust, namelijk in Blankenberge en Heist. Begin 1920 ging men van start met de Pêcheries E. Deckers & Co., in Blankenberge, onder beheer van de moedergroep in Antwerpen (E. Deckers & Co.). Deckers kocht 5 zeiltrawlers, de B37, B36, B22, B4 en B21, en werden ingezet in de kustvisserij met thuishaven Blankenberge. De Een van deze schepjes, de B21 Belarma, was genoemd naar het telegraaf adres van de firma. De wind zat echter niet volledige in de zeilen en enkele van de aangeworven zeilschepen bleven voor geruime tijden uit dienst.

In november 1921 werden twee trawlers naar Heist overgeheveld, met Heist als thuishaven. De B22 Achille werd de H32 Achille en de B37 Ianira werd de H48 Ianira. In januari volgde de B35 Marie-Sophie naar Heist en werd de H35 Marie-Sophie, met thuishaven Heist. Ondertussen bleef het slecht gaan met de Pêcheries E. Deckers & Co. en werd de oversluiting van de schepen naar Heist stopgezet. Het besluit stond vast en de slecht renderende niets omvattende poging om een hand in de kustvisserij te verkrijgen werd in 1922 stopgezet. Vanaf februari 1922 werd met de verkoop van de schepen begonnen. Dit was het einde van de korte levensloop van de Pêcheries E. Deckers & Co.. De andere ondernemingen en firma's in onze Belgische koopvaardij waren nog wel een tiental jaar succesrijk, de volgende waren ooit opgenomen in de E. Deckers & Co. groep:

- | | |
|--|-----------|
| - Deckers & Co. (Managers), Antwerpen | 1905-1931 |
| - Enterprises Maritimes Belges, Antwerpen | 1909-1921 |
| - Steamship Nimrod, London (enige vreemde dochter) | 1916-1918 |
| - Armement Belge Cotier, Antwerpen | 1917-1923 |

- Armement Jenny Pry, Antwerpen	1919-1919
- Société Belge D'Armement Maritime, Antwerpen	1919-1932
- Pêcheries E. Deckers & Co., Blankenberge-Heist	1920-1922
- Compagnie Maritime de L'Escaut, Antwerpen	1922-1931
- Deckers Frères & Wirtz, Antwerpen	1931-1931

Al deze Firma's komen nog aan bod in één van onze latere magazines.

Scheepslijst N°4

Pêcheries E. Deckers & Co. (1920-1922)

B4 Stella Maris

Houten trawler

Zeilen

4.85 Nrt

Thuishaven Blankenberge

????-01/1920 ????

01/1920-15/04/1923 'B4 Stella Maris' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

Hoogstwaarschijnlijk nooit in effectieve dienst geweest, officiële bronnen vermelden "Uit dienst" en geen schipper, in 1923 geen melding meer in registers.

15/04/1923 verkocht voor sloop en gesloopt in Zeebrugge

FFW

B21 Belarma

Houten trawler

Zeilen

Gebouwd in 1886 in UK

7.90 Nrt

Thuishaven Blankenberge

????-06/05/1920 'R??? Rerapehu' J. William Milgate, Rye (Ramsgate thuishaven) /UK

08/05/1920-22/02/1922 'B21 Belarma' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

Hoogstwaarschijnlijk uit dienst ergens in 1921, officiële bronnen vermelden "Uit dienst" en geen schipper voor de jaren 1921-1922

22/02/1922 afgebroken in Zeebrugge

FFW

B22 Achille

Houten trawler

Zeilen

12.56 Nrt

Thuishaven Blankenberge, vanaf 09/11/1921 thuishaven Heist

????-01/1920 ????

01/1920-09/11/1921 'B22 Achille' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

09/11/1921-01/03/1922 'H32 Achille' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

01/03/1922 'H32 Achille' Vandierendonck Fr., Heist /Be

FFW

B36 Marie Sophie

Houten cutter

Zeilen

11.81 Nrt

Voor 1920 thuishaven De Panne, vanaf 02/01/1920 thuishaven Blankenberge, vanaf 07/01/1922 thuishaven Heist

????-1909 ????

1909-1911-???? 'P36 Marie-Sophie' Boels A.? De Panne /Be

????-02/01/1920 'P36 Marie-Sophie' Charles Rabeau, Oostende /Be

02/01/1920-07/01/1922 'B36 Marie-Sophie' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

07/01/1922-27/02/1922 'H35 Marie-Sophie' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

Hoogstwaarschijnlijk nooit in effectieve dienst geweest voor E. Deckers & Co., officiële bronnen vermelden "Uit dienst" en geen schipper.

27/02/1922-1923 'H35 Marie-Sophie' Cattoor Constant, Heist /Be

FFW

B37 Ianira

Houten trawler

Zeilen

16.27 Nrt

Gebouwd in 09/1890 in UK

Thuishaven Blankenberge, vanaf 20/11/1921 thuishaven Heist

????-27/04/1920 'R??? Janira' J. Bertie Downay, Rye /UK

27/04/1920-20/11/1921 'B37 Janira' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

20/11/1921-27/09/1922 'H48 Janira' E. Deckers & Co., Antwerpen /Be

27/09/1922 afgebroken

FFW

Verdere gegevens van alle schepen gevraagd?

Source:

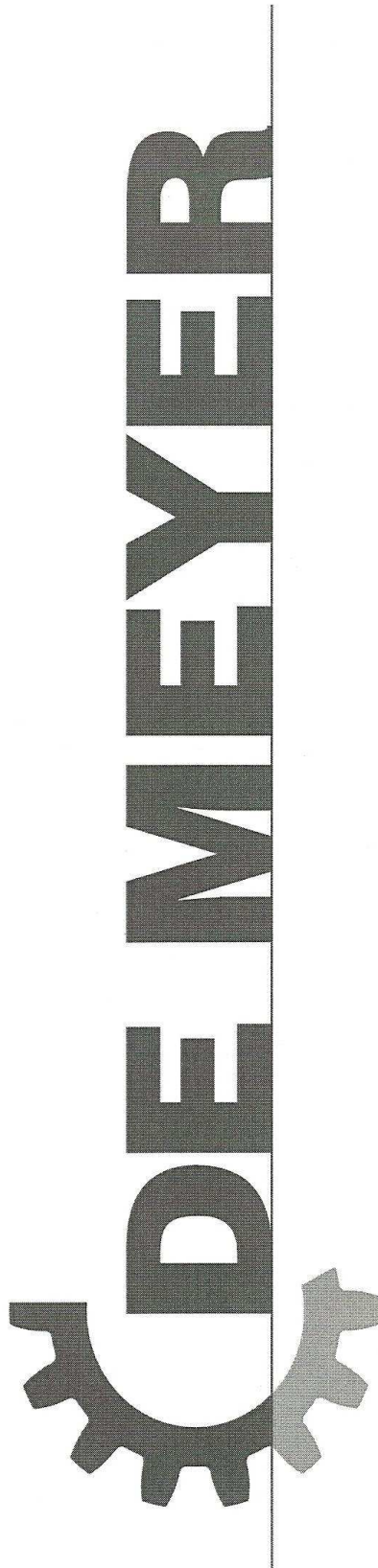
Gebaseerd op artikel uit de "Belgian Shiplover"

Annuaire Maritime du Lloyd Anversois – verschillende jaargangen

Nautibel



B22 Achille



De Meyer Constructie	BTW BE 0405 019 045	Frank Van Dyckelaan 28	
De Meyer Service	BTW BE 0467 765 078	B 9140 Temse	
RDM Smeertechniek	BTW BE 0476 811 022	T + 32 (0)3 766 33 33	info@demeyer.be
DMB Engineering	BTW BE 0808 115 116	F + 32 (0)3 778 07 43	www.demeyer.be
Ijzersterk in	engineering, machinebouw,	metaalconstructie, service	en smeertechniek

Sleepboten

Een staaltje sleepkunst!!

Zeenieuws (Oostende)
Onderzeeboot

Een tugboot van Dover heeft de Britse onderzeeboot H 11 in onze haven gebracht. Die boot zal onder water gesleept worden en door 't botsen tegen de mijnen ze doen ontploffen. Van zelfs dat er geen mannen in den onderzeeboot zullen plaats nemen.

Bron:
De Zeewacht 16/08/1919

UNIE VAN REDDING- EN SLEEPDIENST (U.R.S.) (By anonymous)

Intro :

De unie van redding- en sleepdienst n.v. (in het Frans Union de Remorquage et de Sauvetage s.a. en in het Engels Towage and Salvage Union Ltd.) is het belangrijkste Belgische sleepvaartbedrijf. Het bedrijf stelt meer dan 500 personeelsleden tewerk en baat een vloot uit van meer dan 40 sleepboten.

U.R.S. staat voor:

- *slepen en assisteren van schepen in de regio Antwerpen, Gent, Terneuzen, Vlissingen, Zeebrugge en Oostende,*
- *kust- en zeesleepvaart,*
- *assistentie aan de offshore-industrie,*
- *assistentie aan schepen in moeilijkheden en wrakopruiming,*
- *milieubescherming,*
- *duikoperaties.*

Het overzicht dat hierna volgt, tracht een beeld te schetsen van de geschiedenis van het bedrijf en geeft tevens een overzicht van de sleepvaart in België.

1870 S.A.R.H.

De oorsprong van het bedrijf gaat terug tot het jaar 1870, toen de "Société Anonyme de Remorquage à Hélice" (S.A.R.H.) werd gesticht in Antwerpen door kapitein Gerling, en de heren John Pickard Best en Herman Ludwig, handelaars. Ze beschikten over 6 stoomsleepboten met schroef. De krachtigste van deze boten, die zwarte rook achter zich blies, beschikte over een machine die 50 pk. (37kW) leverde.

De naam van dit bedrijf verwees met trots naar het feit dat de sleepboten over een schroef beschikten, wat een innovatie betekende ten opzichte van de toen traditionele radersleepboot. Deze drang naar innovatie en de toepassing van de modernste technieken voor een optimale dienstverlening, zijn nog steeds de credo's van het bedrijf.

De vloot van S.A.R.H. kende een snelle uitbreiding, ondanks het feit dat niet werd ingegaan op de vraag van de autoriteiten van de Stad Antwerpen om de sleepdienst in de haven, achter de dokken, te verzorgen. De firma leverde immers enkel diensten op de Schelde. In 1871 werd een sleepboot van 110 pk (82 kW) gebouwd om het hoofd te bieden aan verscherpte uitbatingcondities.

Na tien jaren van intensief sleepwerk op de Schelde, was de vloot uitgegroeid tot 14 sleepers, waaronder de nieuwbouwsleepboten "Samson" en "Rapide".

Omstreeks het jaar 1890 werd S.A.R.H. tot een werkovereenkomst gedwongen met twee andere sleepvaartbedrijven, omwille van exploitatiemoeilijkheden. In hetzelfde jaar worden die twee bedrijven "J.B. Maas" en "Badische A.G. für Rheinschiffahrt" opgeslorpt door S.A.R.H.

De sleepboten "John Bull" en "Washington" waren nieuwe sleepboten die uit de samenwerking resulteerden, en een eenheid van 1.000 pk (746 kW) werd besteld. Bovendien had de firma bergingsmateriaal aangekocht.

Het bedrijf ging de eerste Wereldoorlog in met een vloot die inmiddels was uitgebreid tot 34 sleepboten, met een gemiddeld vermogen van 650 pk (485 kW) per sleepboot. Tijdens de oorlog '14-'18 gingen 4 eenheden verloren en werden verschillende sleepboten naar Engeland overgeplaatst, terwijl 12 sleepers voor humanitaire doeleinden werden ingezet.

Remorquage Letzer

In 1923 startte de heer Leon Letzer een sleepdienst te Antwerpen onder de naam Remorquage Letzer. Vanaf haar start kon dit nieuwe bedrijf beschikken over een aanzienlijke vloot van 15 sleepboten. Een van tijd tot tijd hevige concurrentiestrijd was het resultaat, tot in 1927 overeenstemming werd bereikt.

De bestuurders van de twee maatschappijen, Adrien Letzer van Remorquage Letzer, en Fred. Gerling van S.A.R.H., vormden een nieuwe groep onder de naam "Union de Remorquage et de Sauvetage s.a."

Als werkmaatschappij belastte die zich met het uitbaten van de sleep- en bergingsdienst op de rivier, terwijl beide bedrijven hun identiteit behielden - en hun eigen logo op de schouwen - en tevens het onderhoud van hun sleepboten verzorgden. Het in eigen onderhoud voorzien van de sleepboten is nog steeds een constante in het bedrijf, waarvoor heden ten dage eigen gespecialiseerd personeel en een groot werkhuis in de Antwerpse haven zorgen.

In 1929 startte een nieuwe firma onder naam "Shipowners towage Syndicate", maar na één jaar ging deze in falen, terwijl de bezittingen werden overgenomen door S.A.R.H. en Remorquage Letzer.

In 1933 overleed de stichter en directeur van de Remorquage Letzer, Leon Letzer. Zijn zoon Alphonse Letzer en zijn neef Adrien Letzer zetten het werk voort.

De maatschappij bleef uitbreiden, en slaagde erin de economische recessie tussen 1931 en 1935 goed door te komen.

Een drijvende bok, genaamd "Titan IV" werd gebouwd voor het bergingsdepartement. Met zijn 250 ton beschikte deze drijvende kraan over een aanzienlijk hefvermogen voor die tijd.

Het werkhuis werd vergroot.

1940

Aan het begin van de tweede wereldoorlog was een gedeelte van de vloot ingeschakeld bij de evacuatie naar Duinkerke. Tijdens de oorlog bleven verschillende sleepboten, met hun bemanning, in Engeland waar ze in het Clyde gebied nuttige assistentie verleenden aan zeeschepen. Sommige sleepboten werden tot zinken gebracht door Duitse aanvallen.

Onder de Duitse bezetting gingen verschillende sleepboten die in België waren gebleven, verloren door op mijnen te lopen. De vloot was door de bezetter in beslag genomen, en voeren onder Duitse vlag.

In 1944 werden de kantoren op de Jordaenskaai 's nachts getroffen door een Duitse V2 raket. Na de oorlog werd op dezelfde plaats een nieuw kantoor gebouwd, en ook de vloot werd gemoderniseerd en uitgebreid.

De bergingsdienst verrichtte zeer nuttig en gespecialiseerd werk bij het opruimen van Belgische en Franse havens, waaronder Toulon. Er werd met man en macht gewerkt aan het lichten van wrakken, het onschadelijk maken van mijnen, duikwerkzaamheden enz...

Nadat de Schelde terug veilig bevaarbaar was, startte een zeer intense scheepvaart met ondermeer konvoien van de geallieerden die oorlogsmaterialen naar de Antwerpse haven bracht.

De heropbouw van de Europese economie met ondermeer het Marshallplan, bracht ook een toename van de trafiek naar de Antwerpse haven mee, waaraan het bedrijf zich aanpaste.

De jaren '60

In de jaren tussen '48 en '60 werd de vloot uitgebreid met 15 sleepboten van 1.000 tot 1.250 pk (746 tot 933 kW), door middel van een ambitieus nieuwbouwprogramma. Hiermede kwam de era van de stoomslepers definitief ten einde, en de stille stoommachines werden vervangen door sterkere en meer geluid producerende dieselmotoren.

In 1965 werd deze operatie beëindigd, en bestond de vloot uit 40 havensleepboten.

In 1955 werd de 2400 pk (1.790 kW) sterke sleepboot "Scaldis" opgeleverd aan U.R.S.. Deze werd ingezet als stationssleepboot in Vlissingen om schepen in moeilijkheden te assisteren. Het was tevens een zeer snelle sleepboot en met haar hulp is U.R.S. uitgegroeid tot een belangrijk professioneel berger in dit gedeelte van de wereld. De "Scaldis" werd in 1983 verkocht aan een bedrijf uit Nigeria. Hij werd vervangen door de "Fighter".

Wanneer ook in de haven van Zeebrugge de trafiek begint toe te nemen, worden twee sleepboten permanent gestationeerd in deze haven, en in 1960 wordt deze sleepdienst uitbesteed aan U.R.S..

Het tweede deel van de jaren '60 wordt gekenmerkt door de intrede van de firma in de olie-exploratie industrie in de Noordzee, de zogenaamde "offshore" industrie. De werkzaamheden op zee voor proefboringen en het plaatsen van installaties, betekenden

ook voor een sleepbootfirma zoals U.R.S. een grote uitdaging, die graag werd aangegaan.
Zes nieuwe eenheden, van 1.500 tot 3.000 pk (1.119 tot 2.238 kW) vervoegden de vloot.

De jaren '70

De vraag naar als maar sterkere sleepboten bleef zich stellen, en de "Michel Gerling" en de "Scaldis" werden omgebouwd en van sterkere motoren voorzien die 4.000 pk (2.984 kW) leverden.

Twee nieuwe sleepboten van 2.500 pk (1.865 kW), "Sea Horse" en "Sea Lion" werden gebouwd en ingezet in het kader van de verscheping van kolen van Polen naar Zeebrugge en Terneuzen, waar ze grote tankers assisteerden die gedeeltelijk geladen waren.

De eerste grote hogezeesleepboot en ankerbehandelingsvaartuig, de "Wrestler" werd in 1972 te Oostende gebouwd, en beschikte over 6.000 pk (4.476 kW). Hij werd ingeschakeld in de offshore industrie en in 1974 werd een gelijkaardige eenheid, de "Nathalie Letzer" gebouwd.

In 1974 bestond de vloot uit :

11 hoge zeesleepboten	=	36.200	pk	(27.005 kW)
6 zeesleepboten	=	9.370	pk	(6.990 kW)
25 kust- en havenslepers	=	22.820	pk	(17.024 kW)
7 kleinere havenslepers	=	2.170	pk	(1.619 kW)

In datzelfde jaar werden de twee maatschappijen Remorquage Letzer en S.A.R.H. in de Union opgenomen, zodat één groot bedrijf ontstond met de naam Unie van Redding- en Sleepdienst n.v., Union de Remorquage et de Sauvetage S.A., Towage and Salvage Union Ltd.

In de offshore industrie werd meer en meer gebruik gemaakt van zeegaande pontons om materialen en grote constructies op zee te vervoeren. U.R.S. bouwde de pontons "Titan 6, Titan 8 en Titan 9", terwijl de "Titan 7" werd aangekocht. Deze barges hadden een laadcapaciteit tussen de 7.000 en 10.000 ton elk.
Momenteel zijn al deze eenheden verkocht.

Inmiddels verplichtte de voortdurende vergroting van de schepen de U.R.S. ertoe om het vermogen van de sleepboten daaraan aan te passen. Er werden 8 sleepboten gebouwd tussen de 6.000 en 11.000 pk (4.476 tot 8.206 kW), mede om te dienen in de offshore werkzaamheden.

Tevens ging de U.R.S. een samenwerkingsovereenkomst aan (joint-venture) met het Canadese bedrijf Seaspan en het Amerikaanse bedrijf Crawley. Deze samenwerking onder de naam UTT (United Towing and Transport) liet toe aan U.R.S. om volop mee te werken aan de uitdagende uitbouw van de offshore olie- exportatie en exploitatie industrie op de Noordzee. In 1979 kwam een einde aan deze joint-venture, en U.R.S. behield haar zeegaande sleepboten om zelf voor de uitbating ervan zorg te dragen.

De jaren '80

In 1982 werd de "President Hubert" gebouwd op een Nederlandse scheepswerf. Het schip heeft een vermogen van 18.000 pk (13.428 kW) en 165 ton paaltrekkkracht ('bollard pull'). Hij beschikt over twee verstelbare schroeven, twee boegschroeven en een hekschroef achteraan. Navigatie per satelliet, en aangepaste moderne uitrustingen zijn aan boord.

In de tweede helft van de jaren '80 kende de offshore industrie een teruggang, wat U.R.S. verplichtte een deel van de oudere hogezeesleepboten en pontons te verkopen aan Canadese en Arabische bedrijven.

Momenteel beschikt U.R.S. over 6 sleepboten die ingezet worden in de offshore industrie, en die een behoorlijk activiteitsniveau bereiken.

Het assisteren van schepen die op drift zijn in de storm of door de stroming, of schepen die in moeilijkheden zijn, die stranden, in brand staan enz... behoort nog steeds tot de activiteiten van U.R.S..

In de jaren '80 gebeurden een aantal grote maritieme ongevallen, zoals het zinken van de Franse ro/ro "Mont Louis" waaruit een nucleaire lading moest gerecupereerd worden, en de ongelukkige ferry "Herald of Free Enterprise" die voor de kust van Zeebrugge zonk en waarbij 180 slachtoffers te betreuren vielen. Bij beide bergingen was U.R.S. betrokken als partner van de Nederlandse berger "Smit Tak".

Voor de havensleepdienst startte de U.R.S. met een omvangrijk nieuwbouwprogramma, met de bouw van een eerste serie van 4 krachtige en moderne sleepboten van 3.000 pk (2.238 kW).

De jaren '90

Maar de steeds toenemende grootte van de zeeschepen die U.R.S. assisteert en het in de vaart brengen van nieuwe scheepstypes zoals de car carriers, ro/ro- en containerschepen, verplichtte de firma om haar vloot aan te passen. Bovendien betekenen de ingebruikname van de Berendrechtsluis in 1989 en de Schelde containerterminal in 1990, een verdere uitbreiding van de mogelijkheden van de haven van Antwerpen.

Een nog verhoogd vermogen en manoeuvreerbaarheid werd bereikt met een nieuw type van sleepboot dat door U.R.S. werd gebouwd. Dit type is gebaseerd op zogenaamde 'aquamaster' draaibare roerpropellers. Dit is een systeem waarbij twee schroeven in kortstraalbuizen geplaatst zijn aan het achterschip, en over 360° onafhankelijk van elkaar draaibaar zijn. Dit laat de sleepboten toe om hun volledige en maximale vermogen aan te wenden in alle richtingen, bij een haast onbeperkte manoeuvreerbaarheid. Het geheel wordt op de brug bediend met een computer gestuurde 'joystick'.

Van deze serie werden tevens 4 sleepboten gebouwd: de "Hemiksem, Gent, Burcht en Brugge". De "Brugge" beschikt tevens over de sterkste brandblusinstallatie in België, en deze sleepboot verricht sleepwerk in de haven van Zeebrugge, o.m. voor de gas carriers die de LNG terminal aldaar aanlopen.

Bovendien werden 2 traditionele sleepboten ("Wandelaar" en "Westhinder") in 1989 omgebouwd volgens dit revolutionaire systeem. Deze sleepers kunnen aldus de sleepverbinding op het voorschip van de sleepboot vastmaken, wat een betere controle van de sleper op het zeeschip mogelijk maakt.

In 1991/1992 werden 4 sleepboten van het nieuwe type in de vaart genomen, de "Yolande Letzer", de "Terneuzen", de "St. Annastrand" en de "Zeebrugge". Bovendien werd een polyvalent bergingsvaartuig, de "Salvage Chief" (nu "Union Beaver"), in dienst genomen. Dit vaartuig wordt ingezet bij de hulpverlening aan zeeschepen, het leveren van stroom, bovenhalen van ankers, oppikken van containers en goederen van schepen, brandblus- en anti-pollutiewerkzaamheden, enz...

In 1991 werd opnieuw overgegaan tot een nieuwbouwprogramma van vier sleepboten van het "Z-peller" type bij de Scheepswerf van Rupelmonde n.v.: de sleepboten "Union 5", "Union 6", "Thomas Letzer" (nu "Evergem") en "Nathalie Letzer" ("nu "Zelzate") kwamen in de vaart in 1992 en 1993.

Een nieuw investeringsprogramma met de bouw van vijf sleepboten bij Astilleros Armon in Spanje werd gestart in 1995 en beëindigd in juli 1997. Er werd gekozen voor het Voith Schneider systeem. Deze sleepboten zijn inmiddels in dienst getreden: de "Lieven Gevaert", gevolgd door "Schelde 20", "Union 8", "Union 11". De "Union 8" is eveneens uitgerust met een brandblusinstallatie.

Ondertussen werd onze werkplaats en reparatiewerf gemoderniseerd en volledig uitgerust om te kunnen voldoen aan de steeds stijgende noden van de eigen vloot.

De U.R.S.-groep

In 1990 werden de Willem Muller firma's van Terneuzen, bijgevoegd bij de U.R.S.-groep. Deze dochterfirma werd U.R.S. Nederland bv genoemd en voert sleepactiviteiten uit in de omgeving van Terneuzen. De voormalige Muller-vloot werd gemoderniseerd en bestaat uit de sleepboten "Holland", "Anton V", "Walcheren", "Schouwenbank" en "Drado".

Enkele jaren later werd U.R.S. de belangrijkste aandeelhouder van Schelde Sleepvaartbedrijf nv. Thans worden de sleepactiviteiten in de Belgische havens uitgevoerd door het voormalige Schelde Sleepvaartbedrijf, dat nu een dochterfirma van U.R.S. nv is met de naam U.R.S. België nv.

In 1994 verkocht de CMB-groep een groot deel van haar meerderheidsparticipatie in U.R.S. aan de Gevaert-groep. Gevaert op zijn beurt groepeerde zijn maritieme activiteiten in de holding Bofort nv, later de grootste aandeelhouder van U.R.S..

1999 was het jaar dat U.R.S. en Smit hun krachten bundelden voor de bergingsactiviteiten op de Schelde en de Noordzee. Hieruit ontstond Smit Union Salvage nv, nu genaamd U.R.S. Salvage & Maritime Contracting nv.

Tijdens datzelfde jaar groepeerden Smit en U.R.S. hun vloot, materiaal en kennis om activiteiten uit te voeren in de kustsleepvaart in Noord-West-Europa onder de naam Smit Union Coastal Towage nv.

Gedurende het jaar 2000 verwierf U.R.S. de firma's Van den Akker Maritime Contractors bv uit Vlissingen en Diver Underwater Contractors uit Terneuzen.

Het bergingsvaartuig "Salvage Chief" werd omgebouwd tot diving support vessel en begon een nieuwe carrière onder de naam "Union Beaver". Samen met de "Deurloo",

worden gespecialiseerde diensten aangeboden aan de scheepvaart-, offshore- en duikindustrie.

Juni 2003 bracht een aardverschuiving teweeg bij de eigenaars van de firma. Smit Internationale, maakte een strategische bocht van 180° en verwierf het volledige aandelenpakket van U.R.S.. Door deze beslissing werd de mogelijkheid om de activiteiten van beide firma's te combineren enorm vergroot.

Tegelijkertijd werd Smit Union Coastal nv herdoopt tot U.R.S. Ocean Towage nv en groepeerde nu de kust- en hoge zeesleepvaart en de assistentie aan de offshore industrie. U.R.S. Ocean Towage nv beschikt over 8 sleepboten die volledig voldoen aan de meest strenge eisen van de klanten.

In 2004 verkocht Smit de helft van de U.R.S.-aandelen aan het Duitse Fairplay Towage GmbH.

De toekomst

Een bestelling voor 2 nieuwe krachtige Azimuth stern drive sleepboten werd in 2000 geplaatst bij de Spaanse werf Astilleros Armon. Deze sleepboten "Union Diamond" en "Union Sapphire" met 3.660 kW en 63 ton trekkracht, werden in het jaar 2001 in de vaart genomen.

In november 2001 tekende U.R.S. een nieuwbouwcontract met de Deense werf Orskov Christensens A/S, voor de bouw van een "super"-sleepboot. Deze nieuwbouw : de "Union Manta", werd het nieuwe vlaggeschip van de firma. Ze heeft een lengte van 75,50 m, de grootste breedte van het schip bereikt 18,00 m., 2 dieselmotoren van elk 7.400 kW en 205 ton trekkracht. De "Union Manta" werd opgeleverd in maart 2003 en onmiddellijk ingezet bij het assisteren van de "Thialf" in de Noordzee. Daarna vertrok ze naar de Golf van Mexico, waar ze het constructie-schip "Hermod" assisteert, samen met andere sleepboten in het prestigieuze Matterhorn-project.

Vier nieuwe Azimuth stern drive sleepboten, met brandblusinstallaties, werden in 2003 besteld bij de Spaanse werf Astilleros Armon. Inmiddels werden deze sleepboten met 3.660 kW en 65 ton trekkracht werden opgeleverd aan U.R.S.. De "Union Coral" en "Union Pearl" varen in Zeebrugge, de "Union Ruby" en "Union Emerald" worden in Antwerpen ingezet.

Onze onderhoud- en herstelwerf wordt verder uitgebreid en aangepast om te voldoen aan de geldende strenge milieueisen. Om tegemoet te komen aan de huidige groei van de firma, wordt het personeelsbestand uitgebreid met minimum 50 personen tijdens de volgende 2 jaren.

De zware investeringspolitiek van U.R.S. in mensen en materieel moet het bedrijf in staat stellen de uitdagingen van de volgende jaren aan te gaan: ten dienste van de scheepvaart voor de Belgische havens en de veiligheid van haar waterlopen, tot genoegdoening van haar cliënteel en als een bijdrage aan de Belgische economie.

De vernieuwing van de vloot is ook een blijvend engagement van de U.R.S. en er worden nog steeds nieuwbouw sleepers aan de vloot toegevoegd. (Wordt vervolgd ...)

EXCURSIEVAARTUIGEN

AAN ZEE

Reine Des Plages (Excursion vessel at Oostende) (By wilfran)

Iron paddle steamer (passengers & cargo)

Built 1865 by J. & K. Smit's Scheepswerven, Krimpen aan de Lek (yard n°64) /NI

51.00 m l x 5.40 m br x 2.38 m dg

270 ton grt

2 cyl. Low pression engine 90 nhp by D. Christie & Zn., Delfshaven /NI

1865-1888 '*Commissaris Des Konings Baron Van Panhuys*' Zuiderzee Stoomboot Maatschappij, Harlingen /NI

(Service Harlingen-Stavoren-Amsterdam)

1885 bankruptcy Zuiderzee Stoomboot Maatschappij

1885 bought back from creditors

1888-1889 '*Commissaris Des Konings Baron Van Panhuys*' Zuiderzee Stoomboot Maatschappij, Harlingen /NI

(Manager P. Meeter)

1889 sold to C. Bosman, Alkmaar /NI

1889 restaurations by Werf 't Hondsbosch, Alkmaar /NI

New Boiler

New engine 2 cyl. Compound engine 64 nhp by D. Bosman & Zn., Alkmaar /NI

1889-1904 '*Zuiderzee*' C. Bosman, Alkmaar /NI

(reserveboat for service Enkhuizen-Stavoren)

1904-1905 '*Reine des Plages*' C. Bosman, Alkmaar /NI

(Excursion ship Oostende-Vlissingen)

1905 sold to Belgian owners

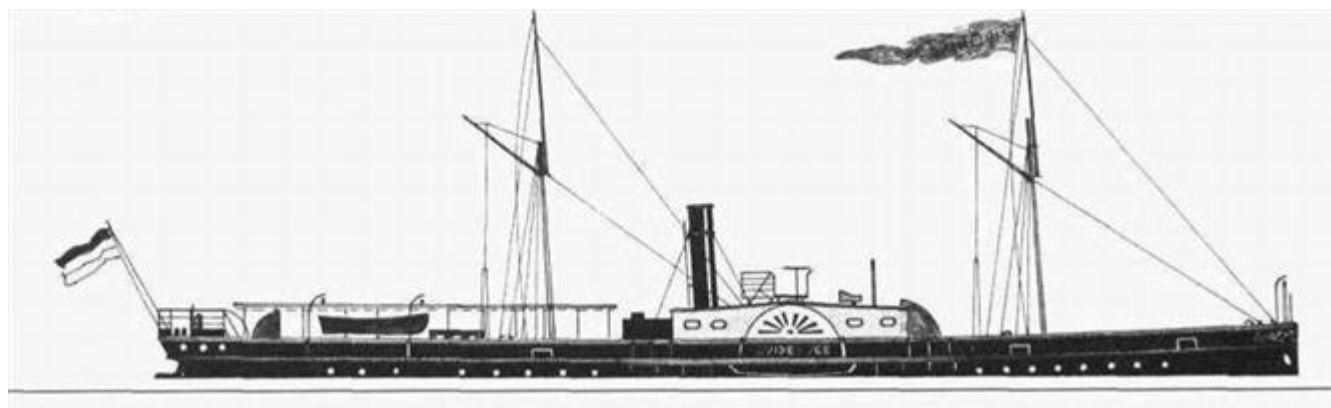
1905-???? '*Reine des Plages*' ????, Oostende /Be

(commander Louis De Roo)

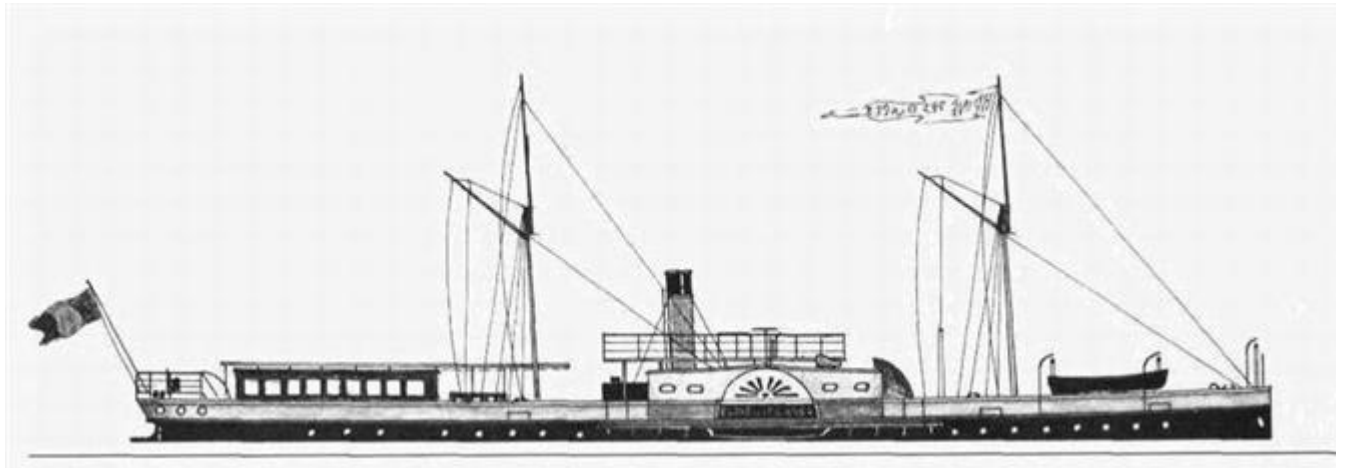
Also excursions across the Channel to Dover

3.3.1908 SE

FFW



'Zuiderzee' 1889



'Reine des Plages' 1904

Sources:

L'echo d'Ostende

Le Carillon

Duinengalm

Le Littoral

Nederlandse raderboten 1823-1955/Jan W. Lodder

Excursions Petrus Verschelden (Antwerpen) (By Wilfran)

Juliette (Juliette I or Juliette 1)



Juliette 1

Mv Small passenger ship

Built 1885 in Leiden or Rotterdam /NI

132 grt

33,30 m x 6,24 m x 2,54

40 hp

1885-1909 ????

1909-1920 '*Schelde & Durme*' Société Anonyme Escaut-Durme, Hamme /Be

1920-1923 '*Durme*' Naamloze Maatschappij Schelde & Durme, Hamme /Be

As '*Durme*' 33,18 m l x 5,31 m br x 1,12 m dg 60,02 Nrt

1923-???? '*Juliette*' Verschelden Frederik & Koopman Maria, Antwerpen /Be

????-1940 '*Juliette*' Verschelden Petrus, Antwerpen /Be

Excursion vessel at Ostend and Blankenberghe

1940 brought back to Antwerpen

1940-1942 hired by Kriegsmarine in Antwerpen as tug

1942 purchased & self-reported by telex for use at the Naval Arsenal in Gotenhafen

3.4.1942 from Antwerpen to Gotenhafen over Rotterdam via inland waterways

4.4.1942 demagnetized in Rotterdam

1942 in Gotenhafen renamed & no further details to be found yet

1945 disappeared not recovered (probably german hands)

FFW

Message 1598/43 KMD Rotterdam (= Kriegsmarine Dienststelle Rotterdam) reports the ships as regularly bought and in service at the Marine Arsenal Gotenhafen, even if they were maybe has been taken in charter before.

Juliette II or Juliette 2



Juliette 2

Mv Small passenger ship

Built at Chantier Naval "De Rupel" in Boom/ Belgium(1924 certainly not sooner De Rupel was founded in 1924)

108 grt

28,92 m x 6,36 m x 2,40

1924 - 1940 '*Juliette II*' Verschelden Petrus, Antwerpen /Be

Excursion vessel at Ostend and Blankenberghe

1940 brought back to Antwerpen
1940-1942 hired by Kriegsmarine in Antwerpen as tug
1942 purchased & self-reported by telex for use at the Naval Arsenal in Gotenhafen
3.4.1942 from Antwerpen to Gotenhafen over Rotterdam via inland waterways
4.4.1942 demagnetized in Rotterdam
1942 in Gotenhafen renamed & no further details to be found yet
1945 disappeared not recovered (probably german hands)
FFW

Message 1598/43 KMD Rotterdam (= Kriegsmarine Dienststelle Rotterdam) reports the ships as regularly bought and in service at the Marine Arsenal Gotenhafen, even if they were maybe has been taken in charter before.

Source: « Releve General des demandes de recherches de bateaux non reperés » listings from
Belgian Government
« Nautibel 32 p 5 »
Info's van M. Voss en Th. Dorgeist

Boetiek BSA

BSA-magazine@hotmail.com

Compilatie van 5 films op 2 DVD's voor de prijs van 25 € (incl. verzending)

- Reizen van Federal Ottawa en Federal Hudson 1980
- Reizen van Yaffa 1977 en Deloris 1981

The Crossing op 1 DVD voor de prijs van 15 € (incl. verzending)

- Federal Maas (trip op de hoge meren (seaway) van Duluth naar Rotterdam)

Foto's koopvaardischepen, slepers, vissersschepen, baggerschepen, slepers enz..

- foto A4 formaat voor 15 € per stuk
- foto van 15 x 10 cm voor 4 € per stuk

Lijst beschikbare schepen op aanvraag

Boeken:

- De Belgische koopvaardij in de 2^{de} WO van R. Machielsen 1^{ste} uitgave 30 €

Vragen en antwoorden

In deze rubriek kunnen er vragen gesteld en/of antwoorden bekomen worden omtrent alle Belgische koopvaardischepen. Ons mail adres:

BSA-magazine@hotmail.com

Vragen:

Wilfran: mail BSA-magazine@hotmail.com

Wie kan mij informatie bezorgen over de Nieuwpoortse visserij voor 1909?

Gevraagd – Aangeboden

Leden plaatsen hun advertentie gratis voor niet leden is de prijs 1 € per begonnen regel (arial-12)

BSA-magazine@hotmail.com

Gevraagd:

Wilfran: mail BSA-magazine@hotmail.com

Vraagt Officiële lijsten Belgische vissersvaartuigen 1830-1897 copies of scans

Belgische Binnenvaart registers alle jaren liefst copies of scans

Liefst gratis of tegen minimumprijzen.

Aangeboden:

Wilfran: mail BSA-magazine@hotmail.com

Lloyds register 1976-77 2 delen vraagprijs 40 €

Lloyds register 1987-88 3 delen vraagprijs 40 €

Lloyds register 1992-93 3 delen vraagprijs 40 €

De opbrengst is voor onze vereniging

Inhoud BSA-magazine 2:

Voorwoord	Blz. 2
Abonnementen	Blz. 2
Clubnieuws	Blz. 3
IMO-nummer	Blz. 4
Aanvullingen & verbeteringen vorige magazines	Blz. 5
Bronnen artikels vorig nummer januari - maart 2010	Blz. 5
Wijzigingen in onze koopvaardijvloot gedurende 2009	Blz. 7
Geschiedenis van een Belgische kustvaarder	Blz. 10
Wijzigingen in ons bagger- en vlottend aannemersmaterieel gedurende 2009	Blz. 12
Twee schepen geladen met olie in brand op de Schelde in Antwerpen	Blz. 14
Binnenvaart baggermaatschappij: Pierre Octave Koelmans	Blz. 16
Pêcheries E. Deckers & Co., 1920-1922 Antwerpen	Blz. 20
Een Staaltje sleepkunst!!	Blz. 24
Unie van Redding- en Sleepdienst (U.R.S.)	Blz. 24
Reine Des Plages (Excursion vessel at Oostende)	Blz. 31
Excursions Petrus Verschelden (Antwerpen)	Blz. 32
Boetiek B.S.A.	Blz. 34
Vragen en antwoorden	Blz. 35
Gevraagd en aangeboden	Blz. 35

Einde van ons 2^{de} BSA-magazine